

まちづくり法とその施行にみる子育て・子育てへの視点

—公共空間における移動、子育てバリアフリーについての一考察—

吉 田 ゆ り

キーワード：子育て支援、子育てバリアフリー、ユニバーサルデザイン

I 問題と目的

近年、人口の減少に伴い、戦後の日本が行ってきたような郊外へ拡散する形での都市計画には限界があり、都市の集約やコンパクトシティが推進され都市計画のあり方は大きく変化した。この中で、まちづくりのあり方もまた問われ続けてきた。その中で、バリアフリー、ユニバーサルデザインの概念が耳目を集めるようになり、住みやすさや移動のしやすさといった視点がまちづくりの中で活かされるようになってきた。こうした流れのなか、子育てはまちづくりのなかでどのように扱われてきたのであろうか。

今日、様々な面から子育て・子育て環境のあり方が問われている。子育てという点からみると、現代社会の抱える最大の課題ともいえるべき自然環境・地球環境といった環境教育といった視点から、都市環境においても通学路や居住空間の安心・安全、保育・学校環境、あそびの環境、ネット社会やゲームなどの情報化社会の問題など、様々な側面から子育て環境が論じられている。ユニセフの「子どもにやさしいまち」戦略や日本ではこども環境学会の発足と活動など特筆すべき展開をあげるまでもなく、子どもの育つ環境は研究者や実践者、産業界での大きな関心となっているといえよう。

一方で、子育ての点からみた都市環境はどのような変化があるであろうか。本来、子育てと子育ては切り離すことのできないものでもある。しかしこどもにやさしい環境は、子育て主体である母親や父親にとってもやさしい環境であるといえるのであろうか。

子育てに関しては、1990年のいわゆる1.57ショックの前後から少子化対策として様々な施策の提示と計画が実施されてきた。少子化が進むことで、まず、日本の経済基盤を支える労働層が激減することによって、労働力人口の減少や社会保障制度の破綻などが懸念され、経済成長は著しく制限される可能性があることから、これ以後、我が国の政府は代々主たる政策のひとつとして少子化対策・子育て支援を全面に押し出してきた。この中で、どのような都市環境が望ましいといえるのかについて、十分な議論がなされているとはいい難いのではないだろうか。こうした背景から都市環境に着目した時、特に子育てに対するまちづくりの配慮はどのように展開しているのかを施策を軸にまとめながら、様々な視点のある中、本論ではまちづくり法等の展開、特に移動と外出に焦点を当て、子育てバリアフリーと言われるに至ったまちづくりの配慮について、その関連を元に、子育てに望ましい都市環境についての仮説を生成することを目的とする。

Ⅱ 少子化政策・子育てとまちづくりの変遷

まちづくりとは、市町村単位の行政施策そのものである、ともいえる。よって子育て支援のまちづくりとは少子化政策、もしくは子育て支援政策そのものがまちづくりであるという定義も成り立つ。しかし、その領域は多方面にわたり、また一定ではない。本論では、特に子ども・子育て環境、子どもと子育ての空間づくりに焦点を絞り、これを子育て支援のまちづくりととらえた。このうち、子どもと子育て主体の移動に関する点について、時系列で施策の変遷をとらえ、その課題を明らかにする。

1. バリアフリーから「ユニバーサルデザインをふまえたバリアフリーへ」

1) 1994年（平成6年）「生活福祉空間づくり大綱」（建設省）

我が国においてもまちづくりのデザインとして、建設省（当時）は、平成6年に発表した「生活福祉空間づくり大綱」の中で、「建設行政の視点を高齢者・障害者はもとより、子ども、女性などを含めた幅広いものへと転換し、多様な

個人の幸福の追求という観点を、住宅・社会資本整備の基本に据えた「厚み」と「幅」のある施策の展開を図る」と述べている。このために整備されるべき五つの施策の方向性として以下が挙げられている。

- ①健康づくり・ふれあい・交流の場作り
- ②バリアフリーの生活空間の形成
- ③安定とゆとりのある住生活の実現
- ④安心して子どもを生み育てられる家庭や社会の環境作り
- ⑤地域的基盤作り

ここで、②のバリアフリーは特に障害者・高齢者等「障壁」を持つものとしたものであり、④の「安心して子どもを～」との結びつきについては言及されてはいない。しかし、子育て・子育て環境のハード面へ施策としては日本の端緒として注目すべきものである。

2) 1994年（平成6年）「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（以下、ハートビル法）

2000年（平成12年）「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下、交通バリアフリー法）

1) の生活福祉空間づくり大綱を受け、ハートビル法が制定された。ハートビル法は、建築物のバリアフリーについて、出入り口・駐車場・浴室等・トイレ・廊下など具体的にその配慮すべきポイントを示している。さらに移動という点に特化した交通バリアフリー法が制定され、交通拠点のエレベーターの設置やノンステップバスの導入、視覚障害者用ブロックの設置等の促進がうたわれている。

この二つの法律は、「障害を持つもの」を対象とする当時のバリアフリーの考え方に基づくもので、法律の対象者はあくまでも高齢者、身体障害者等であり、子どもや子育て主体は含まれていない。

3) 2005年（平成16年）ユニバーサルデザイン大綱（国土交通省）

これまで我が国では、1) の生活福祉空間づくり大綱以前にもバリアフリーの考え方は取り入れられてきた。日本造園学会の作成したユニバーサルデザイ

ンへの流れを示した年表（日本造園学会，1998参照）によれば、1980年年代には神戸ポートライナーや京都市支援地下鉄のバリアフリー化や、各地における「福祉のまちづくり」の流れがありユニバーサルデザインの考え方が導入されてきたのは1990年代半ばである。

バリアフリーとユニバーサルデザインの法律・施策上の定義は、障害者基本計画（2002年12月24日閣議決定）による。ここでは、バリアフリーとは「障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去する、という意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去と言うことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な全ての障壁の除去という意味でも用いられる」とされ、ユニバーサルデザインとは「バリアフリーは障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方」であるとされている。

こののち、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすい」ユニバーサルとデザインという考え方の導入により、まちづくりの視点に子育て主体や子どもが追加されてきたと考えられる。つまり、移動手段や外出に関するまちづくり施策においても、ここまでは高齢者や身体障害者等を念頭に置き、その上で「誰もが安全に安心して利用できる交通環境を創出するためのもの」であり特に子育てに特化された法律ではなかった。

この2005年（平成17年7月）ユニバーサルデザイン政策大綱にてはじめて、まちづくり、特に外出や移動に関する視点から、障壁を取り除くべき対象にすべてのひとびととして、子どもや親も明記されることとなった。このなかで、「よりユニバーサルな社会環境」を達成すべく努力することを目指し、従来の取り組みを見直した場合の課題を以下のように挙げている。

資料1 ユニバーサルデザイン大綱より

「ユニバーサルデザインの考え方をふまえた場合の課題」についての抜粋

これまでは、特に高齢者、身体障害者等を対象として、その移動制約を除去するためのバリアフリー化を進めてきたため、多様な人々の利用を念頭に置いたとき、その対応は十分ではない。

・ 高齢者や身体障害者等をバリアフリー化の対象とし、知的障害者、精神障害者、外国人、子ども、子ども連れ等多様な利用者を想定していない。

・ 施設ごとに独立してバリアフリー化に取り組まれているために、各施設の間の接続部等で連続性が確保されていなかったり、旅客施設を中心とした生活圏の一部のみにバリアフリー化の取り組みが留まっている。

・ ハード面（施設整備）での施設のバリアフリー化に重点が置かれ、ハード整備とソフト整備を総合的にとらえて支援する仕組みにはなっておらず、情報提供の取り組みや心のバリアフリーも不十分である。

・ 新築については義務づけ等によりバリアフリー化が勧められ、また大部分を占める既存施設についても一定の進捗は見られるものの、全体としての取り組みは十分でない。

（下線は筆者が付記）

下線を付記したようにハートビル法や交通バリアフリー法において対象となっていた高齢者や身体障害者等だけではなく、子ども、子ども連れ等多様な利用者の想定が課題として明記されこれをふまえた上での具体的施策について述べ、方針が示されたことは大きな変換点であったと考えられる。すなわち、バリアフリーのコンセプトは、「ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリー」へ向かう。

4) 2006年（平成18年）「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、バリアフリー新法）（国土交通省）

3)のユニバーサルデザイン大綱をうけ、ハートビル法及び交通バリアフリー法の見直しをはかった新法がバリアフリー新法である。この法律では、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者を腹部すべての障害者を含むため「高齢者、障害者等」となった。このバリアフリー新法及び『移動等円滑化の促進

に関する基本方針』（国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第一号）、さらに国土交通省総合制作局安心生活政策課の作成した『バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック』（2008年）によれば、詳細な計画にもとづき、バリアフリー化を推進するための必要性や心のバリアフリーに関する事項においても定められている。しかしユニバーサルデザイン大綱が示した「子ども、子ども連れ等」の表記は見あたらない。この疑問は子育て支援施策の中の流れを追うことで明らかにしたい。

2. 子育て支援施策のなかでのバリアフリーの展開

1) 2002年（平成14年）少子化対策プラスワン—少子化対策の一層の充実に 関する提案—（厚生労働省）

子育て支援施策のなかでバリアフリーに関しての取り組みの端緒は2002年の『少子化対策プラスワン』（厚生労働省）であるといえよう。

少子化対策プラスワンは、少子化対策推進基本方針（1999年）や新エンゼルプラン（1999年）を見直し、「もう一段この少子化対策を高じていく必要がある」ことから提案された。ここでは、男性を含めた働き方の見直しや具体的な保育サービスのあり方など両立支援などが盛り込まれているが、子育てしている全ての家庭のための提言の一つとして「子育てを支援する生活環境の整備」を挙げている。特に住宅確保やその支援、保育所併設型の住宅、職住接近などにも触れているが移動や外出に着目する。

資料2 少子化対策プラスワン「子育てを支援する生活環境の整備」からの抜粋

「妊婦や乳幼児を連れた人が安心して外出等できるような環境整備を行うとともに、子育てを支援する良質な住宅・居住環境を整備する」

(1) 官庁施設をはじめとする公共施設や公共交通機関、多数の者が利用する建築物、さらに公園、デパート、劇場などを妊婦や乳幼児が連れた人が快適に利用できるよう、バリアフリー化を推進する。

・官庁施設や鉄道駅等の旅客施設において、段差の解消（エレベーターの設置等）や誰にも使いやすいトイレの設置を推進

| | |
|---|------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・低床式路面電車の整備やノンステップバス等の導入を促進 ・<u>高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）に基づく義務づけ措置の創設及び建築物設計者等向けのガイドラインの作成等</u> ・公共施設等への託児室や授乳コーナーの設置及び乳幼児と一緒に安心して利用できるトイレの改修等の市町村における子育てバリアフリーの取り組みを推進。また、民間企業において同様の推進が図られるよう関係業界に対して要請。 ・「子育てバリアフリー」マップの作成・配布や公共交通機関や宿泊施設等のバリアフリー状況についての情報提供を推進 ・子連れ家族の優先的な入館、料金サービスの普及を促進するため、関係業界に対して要請。 | |
| <p>ー以下 省略ー</p> | （下線は筆者が付記） |

ここで特筆すべきは、まずは「子育てバリアフリー」という用語が登場する点である。

この少子化対策プラスワンは、2005年のユニバーサルデザイン大綱に先立つものであり、バリアフリーの考え方は「ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリー」以前でありや行政的な方略としてハートビル法を適用していることから、妊婦を含む子育てに特化された「子育てのためのバリアフリー」という考え方を強調する必要があったことが伺える。

2) 2003年（平成15年）：少子化社会対策基本法

少子化対策プラスワンにおいて強調された「妊婦や乳幼児を連れた人が安心して外出等できるような環境整備」の重要性は、2003年の少子化社会対策基本法に明記された。

資料3 少子化社会対策基本法からの抜粋（第二条及び第十五条）

第二条（施策の基本理念）

少子化に対処するための施策は、父母その他の保護者が子育てについての第一義的責任を有するとの認識の下に、国民の意識の変化、生活様式の多様化等に十分留意しつつ、男女共同参画社会の形成とあいまって、家庭や子育てに夢を持ち、かつ次代の

社会を担う子どもを安心して生み、育てることのできる環境を整備することを旨として講ぜられなければならない

第一五条（生活環境の整備）

国及び地方公共団体は、子どもの養育及び成長に適した良質な住宅の供給並びに安心して子どもを遊ばせることのできる広場その他の場所の整備を促進すると共に、子どもが犯罪、交通事故その他の危害から守られ、子どもを産み、育てる者が豊かで安心して生活することができる地域環境を整備するためのまちづくりその他の必要な施策を講ずるものとする。

（下線部は筆者が付記）

ここで、少子化対策プラスワンにおける提案は、法的根拠をもつこととなった。

3）2004年（平成16年）少子化社会対策大綱（閣議決定）

この法律を受け、2004年（平成16年）閣議決定により少子化社会対策大綱が決定した。示された少子化の流れを変えるための3つの視点のうちの(3)では「子育て・親育て支援者会をつくり、地域や社会全体で変えていく」テーマの下として新たな支え合いと連帯による子育て支援体制をつくり上げるとして、「公共空間を始めとする生活環境において、妊婦、子ども及び子ども連れの人への配慮が行き届いた「子育てバリアフリー」を推進すると共に、地域、職場など社会のあらゆる場面で、子育てや家庭生活が尊重され、社会を上げて子育てを応援する社会風土の醸成や子どもを大切にする国造りが求められている」とし、その具体的な重点課題として「妊婦、子ども及び子ども連れの人への配慮が行き届いた子育てバリアフリーの観点から、建築物、公共交通機関及び公共施設等の生活環境についてハード・ソフト両面にわたるバリアフリー化を促進する」とされている。このための行動計画として、『重点課題に取り組むための28の行動』には定着した用語である「子育てバリアフリー」の具体的な行動指針が示されている。

資料4 重点課題に取り組むための28の行動**(27) 子育てバリアフリーなどを推進する**

・妊婦・子ども及び子ども連れの人が利用する建築物、公共交通機関及び公共施設等について、段差の解消等のバリアフリー化を推進すると共に、ベビーベットの設置されたトイレの整備を男性による利用にも配慮しながら促進する。また、各種施設における、妊婦や乳幼児連れの人も利用できる駐車施設の建物入り口近くへの確保を促進する。

・「子育てバリアフリー」マップの作成・配布や公共交通機関や宿泊施設などのバリアフリー状況についての情報提供を推進すると共に、子育てバリアフリーの普及啓発を図る。

・劇場、レジャー施設など多くの者が利用する公共的施設・機関において、子ども連れ家族の優先的な入館や料金割引サービスの普及を促進するため、関係省庁の協力の下に関係業界等に対して要請する。乳幼児同伴の利用者等に対応した、区画された観覧室の設置など、子ども連れ家族が劇場、ホールに来やすい環境の整備を促進する。

・妊婦、子ども及び子ども連れの人が安全にかつ安心して通行することができる道路交通環境を整備する。

・建築物、公園等の施設等に関する安全対策を推進し、妊婦、子ども及び子ども連れの人が、安全にかつ安心して利用できる環境を整備する。

・タクシー事業者と子育て支援センターなどが連携し、安全で安心して利用できる幼児送迎サービスを提供するための個別輸送サービス（STS・トランスポート・サービス）の普及を推進する。

・育児負担の軽減等に役立つ製品の研究開発を推進するとともに製品の安全性の確保を図る。

4) 2004年（平成16年12月24日）少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について（以下、子ども・子育て応援プラン）（少子化社会対策会議決定）

少子化社会対策大綱の推進を図るための具体的実施計画においては、おおむね10年後を展望して 五年間の重点施策についての決定事項であり、五年後の

目標が設定されている。資料4に示された内容について14の具体的施策と担当省庁、目標値が示された。この子ども・子育て応援プランの特色は待機児童ゼロ作戦等の進行、また特に次世代への視点を投じた点であろう。子育てバリアフリーについて資料5にまとめた。

資料5 子ども・子育て応援プランにおける子育てバリアフリー項目

| 具体的施策 | 内 容 | 担当省庁 | 備 考 |
|----------------------------------|--|----------------|-------------|
| 建築物のバリアフリー化の促進 | 段差の解消等 | 国土交通省 | ハートビル法対応 |
| 公共交通機関のバリアフリー化の促進 | 旅客施設や車両等の段差の解消等 | 国土交通省 | 交通バリアフリー法対応 |
| 歩行空間のバリアフリー化の促進 | 道路のバリアフリー対応型信号機整備、歩道段差、勾配等の改善 | 国土交通省 警察庁 | 交通バリアフリー法対応 |
| あんしん歩行エリアの整備 | 事故抑止対策 | 国土交通省 警察庁 | |
| 安心・快適な道路交通環境の整備 | 歩道・自転車道等の通行空間整備、自転車駐車場整備、子どもの視点に立った歩道の補修改善 | 国土交通省 | |
| 都市公園のバリアフリー化等の推進 | 公園内の段差の解消、安全確保* | 国土交通省 | |
| 河川空間のバリアフリー化の推進 | 憩い楽しめる河川空間の創出とバリアフリー化* | 国土交通省 | |
| 海岸保全施設のバリアフリー化 | 海辺に近づき身近に自然とふれあえるための海岸保全施設バリアフリー化* | 国土交通省 農林水産省 | |
| 歩車分離式信号の運用の推進 | 歩行者と車両の通行を時間的に分離する信号制御の運用推進 | 警察庁 | |
| 建築物における事故防止対策の推進 | 建築物等の安全対策、子どもが安心して利用できる環境整備 | 国土交通省 | |
| 劇場等において、乳幼児同伴に配慮した区画された観覧室の設置の促進 | 劇場で周囲に気兼ねなく観覧できる区画された観覧室設置推進 | 国土交通省 | |
| 子育てバリアフリーの意識啓発等の推進 | 子育てバリアフリーマップの作成・配布、交通バリアフリー教室の開催やボランティア普及、 <u>「心のバリアフリー社会」実現</u> | 厚生労働省 国土交通省 | |
| 輸送分野における子育て支援活動の推進 | タクシー事業者と子育て支援センター等の連携でのSTSの実証実験 | 国土交通省 | |
| 育児にかかる製品の安全性の確保 | 製品に関する事故情報の収集・調査の実施 | 経済産業省 | |

「少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について」をもとに筆者が作成。

この特徴としてはまず、建築物、交通面のみではなく、歩行空間、道路のみならず河川や海岸にまで目を向け、これまでのハートビル法や交通バリアフリー法を適用しながら子どもや子育て主体が動きうるまちのなかでの動線を隅々まで想定している点であろう。さらに、表内河川で示したように、ハード面の改善や新しい試みを目指しているにもかかわらず、「憩い楽しめる」「子どもが安心して利用できる」「周囲に気兼ねなく」といったソフト面：心理的側面への配慮があつてのハード面であることが示された点でも渡航朝敵である。さらに、表内*印については「妊婦、子ども及び子ども連れの人」が繰り返し対象として示されており、子育て・子育ての両面をもらさず、こうした点で、子育てバリアフリーの展開は、ユニバーサルデザイン大綱よりもはやく、ハートビル法と交通バリアフリー法の不連続性や不十分さに気づいていたと言える。

さらに子ども・子育て応援プランにもとづく具体的行動計画として策定された時限立法である次世代支援対策推進法（2003）における子ども環境への取り組みとしては「子育てを支援する生活環境の整備」として以下の5つがあげられて調査、行動計画の立案が義務づけられている。

- ・ 良質な住宅の確保
- ・ 良好な居住環境の確保
- ・ 安全な道路交通環境の整備
- ・ 安心して外出できる環境の整備
- ・ 安心安全まちづくりの推進など

5) ユニバーサルデザイン大綱及びバリアフリー新法後

この後の子育て支援施策としては、2006年（平成18年6月20日）『新しい少子化対策について』（少子化社会対策会議決定）において、新たな少子化対策の視点として、社会全体の意識改革や各発達段階ごとの対策、働き方の改革、国民運動の推進、安全対策等についてはふれられているものの、子育てバリアフリーについての言及はない。さらに2007年（平成19年12月27日）『「子どもと家族を応援する日本」重点戦略』（少子化社会対策会議決定）においても重点

戦略として、仕事と生活の調和の推進、包括的次世代支援が挙げられているが子育てバリアフリーの項目はない。特にこの重点戦略では、これまでの広範囲な子育て支援策とその実施に対して「仕事と子育ての両立や家庭における子育てを支える社会的基盤となる現物給付の実現に優先的に取り組む必要があり、これを支える効果的な財政投入が必要」であり「結婚、出産、子育ての実現を支える給付・サービス 現金給付と現物給付の適切な組み合わせによる対応」であるとしより緊急性の高い事業への取り組みを専攻すべきであるとされている。ユニバーサルデザイン大綱及びバリアフリー新法後の子育て支援施策に関しては子育てバリアフリーについての項目は見あたらないことから、バリアフリー新法への統合と、子育てバリアフリーについての施策については一応の収束であるとされたとも考えられる。

Ⅲ 総合的考察

1) 施策の成果に関する検討

こうした施策は、有識者の知見や関係団体へのヒアリング等を経て策定されていることが多い。一方、具体的にどんな点で不便や不都合を感じているのか、配慮に対して安心感を得ているのかに言及した研究は少ない。松井ら（2008）は事例的研究として、具体的にある市の場所を示し、アンケートとフィールド調査によって駅や公園の不便さを検討している。こうした場所を限定した研究からはまちづくりの改善点が指摘され、いくつかの工夫が示唆されるが、子育て主体が抱く「（特定の場所ではないが外出をして）大変な思いをした」「子育てをしていると外出が大変」という漠然とした不満に直結するかどうかは不明である。またこうした物理的支援体制が整うことによって、子育て不安や困難が軽減するかどうかについての研究もみあたらない。

さらに、こうした施策によってまちづくりが変遷してきた事実を、子育て主体が認知しているのかどうかという問題が残る。本論で論じたように、施策は一応の収束を見せているとするならば、まちづくりにおいてはもう子育てバリアフリーに配慮する必要はないことになる。松井ら（前述）は、「子育て中の

親が実際には利用できる設備があっても、見落とす場合があると考えられる」とし、どのような情報を見落としやすいのかを明らかにし情報提供のあり方について検討している。子育てバリアフリーについての情報は、施策の中で何度か取り上げられた点ではあるが、再度のそのあり方に注目し、検討する必要があるだろう。

2) 子育て期に特有の問題

次に、施策の展開を追ううちに、高齢者や障害者等の持つ障壁と子育て主体の持つ障壁には本質的な違いがあることにも気づかされた。

つまり高齢者や障害者等の障壁（バリア）は恒常的なものであり、一方で、子育てにおける移動の障壁（バリア）は一過性のものであるともいえる点である。つまり、子育て時期の移動の大変さは子どもの成長に応じて解決する、恒常的なバリアではなく発達移行に伴いのりこえられていくものと考えられているのではないかという仮説が生まれてくる。

子育て支援施策の中の子育てバリアフリーの考え方は、決してハードの問題ではなく、「安心して子どもを生み育てる社会」であることが子育て主体あるいは次世代に伝わるためのものであることは繰り返し強調されてきた。安心して子どもを生み育てる社会であることが伝わるには時間がかかり、またわかりやすく伝える必要があるだろう。さらに、一過性のものであるからこそ、子育て主体が子どもを連れて外出をすることの意味づけが問われるとも言えよう。

また、モータリゼーション研究からの知見も興味深い。大型ショッピングセンターやロードサイド型店舗の利用において高齢者を対象とした研究として、杉田（2003）らはモータリゼーションの発展のよって大型店舗が進出し、小規模店舗の閉店に最寄りの店は遠くなり、買い物のために歩く距離は20年間で62%も延長した群馬県渋川市の例を挙げている。これをお子育て中の母親に着目した場合、自動車免許所持率や子育て主体がどのような交通手段を用いて外出をしているのかの検討は数少なく、高齢者等との外出の意味と子育て期との特性の違いが想定できる。

Ⅳ 今後の課題

本研究により、バリアフリーと子育てバリアフリー施策の流れを確認し、分化と統合の方向性は確認できた。しかし、子育てバリアフリーの現状と今後のニーズ、子育ての特性に基づくあり方の検討については今後の課題であることが確認された。

注) 文中の法律、政策等については、主に国土交通省、厚生労働省、総務省その他省庁の白書及び作成公開しているホームページを引用・参考資料とした。

建設省 (1994) 「生活福祉空間づくり大綱」平成7年度建設白書

国土交通省 (1994) 「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(ハートビル法) 平成7年度建設白書

国土交通省 (2000) 「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以下、交通バリアフリー法) 平成13年度国土交通白書

国土交通省 (2006) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法) ;

<http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/barrier-free.files/01houritu.pdf>

厚生労働省 (2002) 「少子化対策プラスワンー少子化対策の一層の充実に関する提案ー」

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2002/09/h0920-1.html>

厚生労働省 (2003) 「少子化社会対策基本法」

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/shousika-honbun.html>

厚生労働省 (2004) 「少子化社会対策大綱 (閣議決定)」

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/pdf/shousika-daimou.pdf>

厚生労働省少子化対策会議 (2004) 「少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について (子ども・子育て応援プラン)」

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2004/12/h1224-4c.html>

厚生労働省 (2003) 「次世代支援対策推進法」

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kodomo/pdf/jisedai-suisinhou.pdf>

厚生労働省少子化社会対策会議（2007）『「子どもと家族を応援する日本」重点戦略』

http://www.mhlw.go.jp/shingi/2008/03/dl/s0314-7d_0002.pdf

引用文献

杉田聡（研究代表者）（2003）「モータリゼーションによる都市変貌がもたらした高齢者の生活実態についての研究」2003～2005年度科学研究費補助金研究成果報告書

松井剛太・岡花祈一郎・佐藤智恵・田中沙織・飯野祐樹・古賀琢也「子育てバリアフリーを通した福祉のまちづくりに関する検討」『幼年教育研究年報』，第30巻，131-138

参考文献

（社）日本造園学会（1995）「資料編1 ユニバーサルデザインへの流れ」『緑空間のユニバーサルデザイン』学芸出版社